



Revue d'histoire du XIXe siècle

Société d'histoire de la révolution de 1848 et des
révolutions du XIXe siècle

46 | 2013

L'espace du politique en Allemagne au XIXe siècle

Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle* | Bruno Marnot, *La mondialisation au XIXe siècle (1850-1914)*

Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011, 592 p. ISBN :
978-2-84050-780-2. 25 euros | Collection U, Paris, Armand Colin, 2012,
288 p. ISBN : 978-2-200-25514-5. 27 euros.

Laurence Montel



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rh19/4497>

DOI : 10.4000/rh19.4497

ISSN : 1777-5329

Éditeur

La Société de 1848

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2013

Pagination : 218-220

ISSN : 1265-1354

Référence électronique

Laurence Montel, « Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle* | Bruno Marnot, *La mondialisation au XIXe siècle (1850-1914)* », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 46 | 2013, mis en ligne le 13 janvier 2014, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rh19/4497> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rh19.4497>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

Tous droits réservés

Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle* | Bruno Marnot, *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*

Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011, 592 p. ISBN : 978-2-84050-780-2. 25 euros | Collection U, Paris, Armand Colin, 2012, 288 p. ISBN : 978-2-200-25514-5. 27 euros.

Laurence Montel

RÉFÉRENCE

Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011, 592 p. ISBN : 978-2-84050-780-2. 25 euros.
Bruno Marnot, *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*, collection U, Paris, Armand Colin, 2012, 288 p. ISBN : 978-2-200-25514-5. 27 euros.

- ¹ *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, issu d'un mémoire d'habilitation, présente et interprète l'essor relatif des grands ports de commerce français au XIX^e siècle. Comment la révolution industrielle, et l'extension des échanges qui s'ensuit, façonnent une mondialisation plus proche de notre globalisation actuelle que de la « proto-industrialisation » des temps modernes : tel est l'objet de *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*. Les publics visés diffèrent en partie : le premier, duquel il sera question plus en détail ici, intéressera d'abord les chercheurs, plus que le second, un manuel généraliste et didactique, et de ce fait utile surtout aux enseignants et aux étudiants. Les deux mettent cependant l'histoire économique à la portée de lecteurs non spécialistes, et les multiples cartes, tableaux, schémas et plans que le premier contient sont autant d'outils utiles à la communauté scientifique et enseignante ; également utiles, de riches bibliographies sur les domaines de l'histoire

maritime, portuaire, et globale. Un index dans *Les grands ports de commerce français* aurait toutefois aidé le lecteur désireux de s'informer précisément sur l'un ou l'autre des seize établissements étudiés (92 % du commerce extérieur français en 1914) : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille, qui forment la première catégorie sur trois, et Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, La Rochelle-La Palice, Bayonne et Sète, la deuxième, d'une classification de 1910 qui fit date (p. 18).

- 2 Les deux livres se décomposent en trois parties. Dans *Les grands ports de commerce français*, la première partie expose la « nouvelle économie portuaire française » du XIX^e siècle, fondée sur la croissance et l'innovation dans les domaines du commerce international, du système de transport et des aménagements techniques, et débouche sur une typologie régionale du point de vue des ports. Un club dynamique se dégage, formé des ports du Nord-Ouest, « intégrés » (p. 113) à la nouvelle dynamique économique mondiale centrée sur la future « Northern Range », et de Marseille, modèle « mixte » (p. 141) par sa forte croissance en situation excentrée. Par contraste, les ports atlantiques vivotent et constituent un ensemble « périphérique » (p. 127), quand les ports bretons, qui échouent à trouver une place dans la nouvelle économie des échanges internationaux, sont qualifiés de « contre-modèle d'insertion » (p. 150). La mise en relation des croissances et des aménagements techniques des différents ports français entre eux s'accompagne de mises en perspective internationales, en particulier avec Gênes, Bristol, Liverpool, Anvers et Rotterdam. Le constat d'une moindre réussite des ports français est suivi par une deuxième partie centrée sur les acteurs décisionnels en matière de politique portuaire : les chambres de commerce, l'expertise technique (les ingénieurs des Ponts et Chaussées), et l'État. Réunis dans un « triangle institutionnel » aux « défaillances » diverses, ils apparaissent comme les responsables principaux de la perte de vitesse des ports français. Les chambres de commerce, porte-parole des milieux d'affaires maritimes, s'imposent comme les principaux agents de modernisation des ports. Elles formulent pour leurs établissements respectifs, des projets plus ou moins ambitieux, réalistes, et appropriés, s'impliquent dans leur financement et leur réalisation, d'autant plus lorsque l'État leur délègue plus clairement la gestion des ports et ses lourdes charges financières, après l'abandon du plan Freycinet. Enfin, pour asseoir leur légitimité, elles s'adjoignent les services d'ingénieurs des Ponts et Chaussées. Un « imaginaire » portuaire foisonnant (au sens où Marcel Roncayolo emploie ce terme à propos de Marseille) émane de ces institutions, et témoigne de la vitalité des élites négociantes, du monde de l'entreprise, d'après l'auteur – faisant contraste avec la pusillanimité de l'État. Du déclin relatif des ports français, les pouvoirs publics apparaissent en effet comme les principaux responsables : porteurs d'une vision « mesquine et étriquée » (p. 315), terrienne sinon « continentaliste » de l'essor économique, réduisant les ports à « un service d'État, dont l'usage était purement fiscal et non pas destiné à dégager des profits » (p. 256), ils ne leur permirent jamais de devenir « une grande cause économique nationale » (p. 311). Le propos est plus nuancé, il est vrai, que ces constats sans appel : les régimes se succédèrent sans tourner le dos systématiquement aux ports. Toutefois, l'impulsion étatique manqua de constance, de clarté, et de direction, se refusant notamment à concentrer les moyens sur le ou les établissements qui auraient été susceptibles de soutenir la concurrence internationale (pour Bruno Marnot, l'État aurait été « obsédé par la satisfaction de l'intérêt général », p. 474, formule qui surprend un peu). Les ingénieurs des Ponts et Chaussées ne furent donc pas la courroie de transmission d'une politique portuaire

nationale – puisqu'elle n'exista pas clairement et dans la durée – et ils ne furent que rarement force de proposition, leur expertise ayant été manifestement limitée en matière de politique et de prospective économique. Les milieux négociants locaux auraient donc été les plus à même d'impulser une politique portuaire performante. Mais ils furent plus portés à entrer en concurrence interportuaire qu'à constituer un lobby portuaire uni susceptible de peser. Dans ce contexte institutionnel pour le moins défavorable, le déclassement des grands ports de commerce français ne fut toutefois que relatif. La troisième partie traite donc des dynamiques qui ont tempéré ce qui est pourtant qualifié de « déclin » : en premier lieu, le renouvellement des horizons commerciaux, une fois fait le deuil de l'impossible restauration de l'ancien régime commercial, ainsi que l'extension des arrières pays continentaux. Ces dynamiques furent toutefois entravées par la crise qui frappa la marine marchande nationale à partir des années 1860, et par des tarifs ferroviaires et maritimes non concurrentiels – au bénéfice des ports et armements étrangers. L'essor de complexes industrialo-portuaires, traditionnels (industrie navale, industrie alimentaire) et nouveaux (industrie lourde), dynamisa l'économie des ports, en particulier des plus grands, mais les nouveaux entrepreneurs furent plus souvent issus de milieux d'affaires extérieurs que des bourgeoisies locales et les places portuaires perdirent ainsi une part de leur indépendance économique. Ces intérêts industriels reposèrent, en outre, « le problème de la qualité des structures portuaires » indispensables pour assurer la croissance (p. 462).

- 3 Au cœur de ce livre, il est fait la part belle, outre aux méthodes et aux concepts de l'économie dont l'histoire des techniques et l'histoire économique sont familières, à ceux de la géographie, ce qui est en fin de compte plus rare. Bruno Marnot ne recule ainsi ni devant les équations économétriques (p. 12), les modèles (cf. p. 112, « le modèle de croissance portuaire au XIX^e siècle »), ou les chorèmes (cf. le diagramme triangulaire du port du Havre, p. 92), ni encore devant les typologies (cf. *supra*). Mais l'analyse spatiale est aussi à l'honneur : espace interne des ports (aménagements, technicité, problème de rupture de charge), et insertion des ports à l'échelle internationale (la théorie fondatrice du triptyque portuaire, avant-pays – port – arrière-pays, d'Alain Vigarié, est largement mobilisée). Très fourni sur ces questions, comme sur les tensions et les relations des « décideurs » entre eux (monde des affaires, pouvoirs publics, experts – à l'exclusion des autres groupes sociaux qui animent au quotidien les espaces portuaires), le livre propose une histoire par le haut qui appelle à être prolongée dans une perspective sociale et urbaine : dans quelle mesure les modalités des rapports et conflits sociaux, d'un port à l'autre, ainsi que les relations fonctionnelles entre les ports et leurs villes, ont-elles pu orienter ou limiter les dynamiques de croissance, renforcer ou non la capacité d'action des élites locales ? Autant de voies qu'il sera d'autant plus possible d'explorer que la recherche de Bruno Marnot en pose les indispensables fondations institutionnelles et économiques. Il faut saluer à cet égard le travail de synthèse réalisé à partir d'une bibliographie dispersée en une multitude de monographies.
- 4 *La mondialisation au XIX^e siècle*, qui reprend les développements sur l'adaptation permanente des ports à la révolution nautique et à l'explosion des trafics (p. 211-223 et 238-242), propose un parcours plus général et assez classique dans l'histoire de l'industrialisation, mais dans la perspective novatrice de la mondialisation. Le propos privilégie le point de vue du monde développé, même si des autres espaces il est aussi question, et les enjeux culturels sont laissés de côté. L'angle de la mondialisation

permet cependant un renouvellement pertinent des approches. Ainsi, l'extension des marchés et la mondialisation de la finance donnent lieu à des développements sur le « multilatéralisme des échanges » et « l'exportation des capitaux », les migrations internationales sont abordées sous l'angle de « la formation d'un marché international du travail », et ports et métropoles du « monde développé » deviennent les « nœuds » privilégiés des nouveaux « réseaux » de transport et de télécommunication internationaux, revisitant la question de la croissance urbaine.